Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6460

05. 12. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vertiefung der Ems, verdeckte Subventionen für Schiffbaubetriebe und Auswirkungen auf die Sicherheit der Ems-Deiche

Seit 1984 werden im Unterlauf der Ems Vertiefungsbaggerungen durchgeführt, damit die Papenburger Meyer-Werft ihre großen Schiffsneubauten in die Nordsee überführen kann. Umwelt- und Naturschützer sprechen von erheblichen Auswirkungen der Vertiefungen auf den Fluß, die mit ihm zusammenhängenden Ökosysteme und die Deichsicherheit. Zusätzlich stellt sich die Frage nach der ökonomischen Rechtfertigung derartiger Flußausbau- und Ausbauerhaltungsmaßnahmen. Von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Aurich (WSD) und dem Wasser- und Schiffahrtsamt Emden (WSE) wird die Kritik als überzogen dargestellt oder verneint. Seit kurzem wird im Zusammenhang mit einer weiteren Emsvertiefung über den Bau eines Ems-Sperrwerkes diskutiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Menge der auf der Ems transportierten Güter – aufgeschlüsselt nach Jahren, Schiffseinheiten und -art (Binnen- bzw. Seeschiff) sowie transportierten Gütern – seit 1945 verändert?

2. Hat die Bundesregierung bzw. haben die durch die Bundesregierung beauftragten Planungsbehörden Evaluierungsmaßnahmen zur Überprüfung der im Rahmen der Einstellung verschiedener Ems-Ausbauprojekte in die verschiedenen Bundesverkehrswegepläne vorgenommenen Nutzen-Kosten-Analysen durchgeführt, und welche Ergebnisse sind – aufgeschlüsselt nach Einzelprojekten – zutage getreten?

3. Welche Pegel der Ems werden an welchen Standorten erhoben?

4. Wem liegen die Pegelkurven von Werde, Hebrum-Hafendamm, Rhede, Papenburg, Weener und Leerort vor?

   a) Wer wertet sie aus?

   b) Welche Schlüsse werden aus der Auswertung der Pegelkurven gezogen, und wer setzt sie um?

   c) Welche Erkenntnisse gehen aus den Beweissicherungsunterlagen hervor?

      Welche Schlüsse wurden daraus gezogen?

d) Was wurde deshalb angeordnet?

Wenn auf Maßnahmen verzichtet wurde, mit welcher Begründung?

5. Wer ist für die Schüttsteinböschungen, die die Flußufer befestigen und gleichzeitig Deichvorland schützen sollen – getrennt nach Neubau und Unterhaltung –, bei welchen Flußkilometern zwischen Papenburg und Leerort zuständig?

6. Wer ist für die Buhnen, die den Fließquerschnitt einengen und gleichzeitig das Deichvorland durch gezielte Verlandung in den Buhnenfeldern schützen sollten – getrennt nach Neubau und Unterhaltung –, bei welchen Flußkilometern zwischen Papenburg und Leerort zuständig?

7. Welche Kosten für Schuttsteinböschungen und Buhnen wurden in den Jahren 1980 bis 1996 pro Jahr – getrennt nach den Bauwerken und Flußabschnitten – aus dem Unterhaltungsetat bzw. Neubauetat des Bundes verbaut?

8. Wie viele Tonnen Schüttsteine wurden an welchen Stellen bzw. wann in Buhnen oder Schüttsteinböschungen eingebaut?

9. Welche Mengen welchen Bodens – feste Masse nach Vor- und Nachpeilung – wurden in den Emskilometern 0 bis 15 in den einzelnen Jahren von 1980 bis 1995 – Menge bitte für jedes Jahr auflisten – gebaggert?

10. Welche Kosten entstanden in dem Abschnitt von Flußkilometer 0 bis 15 in den einzelnen Jahren zwischen 1980 bis 1995, getrennt nach Neubau- und Unterhaltungsmitteln?

11. Welche Mengen wurden im obengenannten Zeitraum im Vorhafen Papenburg gebaggert?

12. Welche Mengen welchen Bodens wurden im Abschnitt Emskilometer 0 (Papenburg) bis Herbrum in den einzelnen Jahren von 1980 bis 1995 gebaggert?

    Welcher Anteil war davon dem talseitigen Schleusenverkehr zuzuordnen?

13. Mußten in den Jahren 1980 bis 1995 Baggerungen oberhalb der Schleuse Herbrum durchgeführt werden?

    Wenn ja, in welchem Umfang?

14. Welche Baggerverfahren wurden und werden wo eingesetzt?

15. Welche öffentlich-rechtlichen Genehmigungen wurden dafür erteilt?

    Wem obliegt die Kontrolle der Ausführung?

16. Wie hat sich seit 1980 der Salzgehalt in der Ems zwischen Bollingerfähr und Pogum verändert?

    Wo liegt die damalige und derzeitige landseitige Grenze der Dauersalinität?

    a) Welche Messungen wurden wann durchgeführt, und wie sehen ihre Ergebnisse aus?

b) Wenn Salinität vorliegt, welche Auswirkungen hat sie auf die binnendeichs liegenden Be- und Entwässerungsgräben?

c) Wenn Salinität vorliegt, wie wirkt sie sich auf die Deichvorlandflächen aus?

17. Wie kommt es zu der erheblichen Verschlickung der Ems?

a) Wie kommt es zu der erheblichen Verschlickung der Deichvorlandgräben und -flächen?

b) Wie kommt es zu der erheblichen Verschlickung der binnendeichs liegenden Gräben?

18. Welche Untersuchungen wurden wegen der Verschlickung infolge Emsvertiefung eingeleitet?

Welche Ergebnisse liegen vor?

Welche Untersuchungen sind ggf. geplant?

19. Welche Auswirkungen haben eventuelle Salinität und Verschlickung auf die Lebewesen in und an den Gewässern?

Wurden Untersuchungen zu Veränderungen des Artenbestands durch Salinität und Verschlickung durchgeführt, und was sind die Ergebnisse?

Wenn noch keine diesbezüglichen Untersuchungen durchgeführt wurden,

a) warum nicht,

b) für wann sind sie geplant?

20. Können durch Salinität und Verschlickung Stoffe in das Fleisch und die Milch von Tieren gelangen?

Wenn ja, welche?

21. Haben sich Fließverhalten, Fließgeschwindigkeit, Tidenhub und Pegelkurven der Ems in den Jahren von 1980 bis 1996 verändert?

Wenn ja, welche Maßnahmen wurden deshalb ergriffen?

22. Wie sahen die Pegelkurven von den Pegeln Herbrum-Hafendamm, Rhede, Papenburg, Weener, Leerort, Emden und Borkum Fischerbalje am

– 16. und 17. Februar 1962,

– 28. Januar 1994 und

– 22. September 1994

aus?

23. Welche Soll-Höhen haben die Deiche zwischen Herbrum und Leerort?

24. Welche Ist-Höhen sind bei den Deichen vorhanden?

Wann fand die letzte detaillierte Erhebung statt, und welche Abweichungen von der Soll-Höhe ergab sie an welchen Stellen?

25. Liegen Beweissicherungsunterlagen vor?

    Wenn ja, was sagen sie aus?

26. Entstanden beim Bau des Emstunnels bei Leer durch den tiefergelegten Scheitel Mehrkosten?

    Wenn ja, in welcher Höhe?

27. Sind beim Bau des Emstunnels zusätzliche Kosten durch nicht vorhersehbare Naßbaggerarbeiten entstanden?

    Wenn ja, wurden sie durch die Absenkung der Scheitelhöhe des Tunnels verursacht?

    Wurde eine Absenkung bei den vorangegangen Untersuchungen ausreichend berücksichtigt?

28. Wie beurteilt der Bund Planungen zum Bau eines Sperrwerkes südlich von Leer (oberhalb der Jann-Berghaus-Brücke/unterhalb der Leda-Mündung)?

    a) Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

    b) Sichert ein Sperrwerk den Hochwasser- und Sturmflutschutz?

    c) Müssen die Deiche beim Bau eines Sperrwerkes erhöht werden?

    d) Welche Auswirkungen würde ein Sperrwerk auf Flora und Fauna in und an der Ems haben?

    e) Werden Vertiefungsbaggerungen zwischen Papenburg und Emden durch den Bau eines Sperrwerkes überflüssig?

       Wenn nein, in welchen Bereichen müßte weiterhin gebaggert werden, und mit welchen Kosten ist zu rechnen?

29. Ist beim Bau eines Sperrwerkes der Bau einer Schleuse vorgesehen, um die Funktion der Ems als Bundeswasserstraße zu jeder Zeit sicherzustellen?

30. Ist der Bau eines Sperrwerkes, der die Wettbewerbsfähigkeit einer Werft sichern soll, mit dem EU-Recht vereinbar?

Bonn, den 3. Dezember 1996

Gila Altmann (Aurich)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333